



H3 Deutsche Strasse

## 112-jährige Brücke wandert ins Alteisen

Nach der Inbetriebnahme der neuen Tardisbrücke bei Mastrils hat ihre 112-jährige Vorgängerin ihren Dienst als ein einst sehr wichtiger Rheinübergang getan. Sie wird in diesen Tagen abgebrochen. Mit Schweißbrenner und Trennscheiben rücken die Abbruchspezialisten der aus Schweisseisen gefertigten Fachwerkkonstruktion zu Leibe. 190 Tonnen Stahl aus dem 19. Jahrhundert werden in rund vier Wochen abgebrochen und der Wiederverwertung zugeführt. Der gesamte Brückenabbruch kostet rund 100'000 Franken.

Da verschiedene Arbeiten im Flussbett ausgeführt werden müssen, kann der Abbruch nur in den Wintermonaten bei Niedrigwasserstand erfolgen. Mit einem Ablenkdammbau im Rheinbett wird das Wasser auf die eine Flusshälfte umgeleitet. Nach dem Abheben von den Auflagern kann jetzt die erste Brückenhälfte mit Drahtseilen von der Stütze bzw. dem Widerlager in das trockengelegte Flussbett gezogen werden. Hier trennen die Arbeiter die Fahrbahnplatte aus Beton sowie die Eisenkonstruktion in handliche Stücke für den Abtransport zur Wiederverwertung. So findet das gut hundertjährige Eisen wieder Verwendung für die Herstellung von neuen Baustählen und Armierungseisen. Dank des zur Zeit recht hohen Preises für Alteisen können für die ganze Brückenkonstruktion sogar noch rund 20'000 Franken gelöst werden.

### Hochwasser und Zollfrevler

Für den nördlichen Zugang zu Graubünden war der Rhein für Jahrtausende ein nur sehr schwer zu überwindendes Hindernis. Bis Ende des Mittelalters fand sich der einzige Rheinübergang bei Ragaz / Maienfeld, und zwar im Sommer mit einem Fährbetrieb und im Winter über eine



Die erste Fachwerkhälfte liegt im Flussbett, bereit für das Zerkleinern und den Abtransport zur Wiederverwertung.



Bau des Ablenkdammes im Rheinbett für den Abbruch der zweiten Brückenhälfte

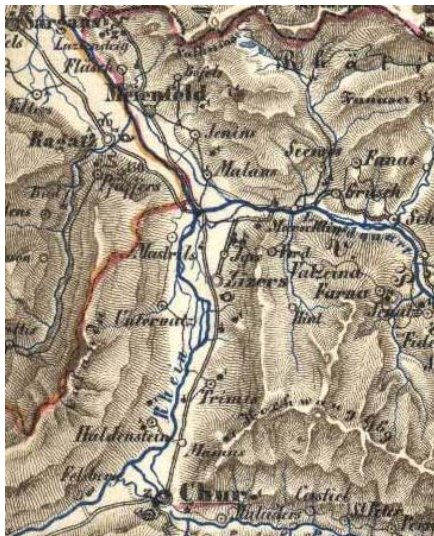
jeweils im Frühling wieder abgebrochene Hilfsbrücke.

1529 erlaubten die Drei Bünde dem Medardus Heinzenberger von Ragaz

den Bau einer Brücke auf eigene Kosten. Er durfte dafür einen Brückenzoll erheben. Dafür war er aber auch für den sicheren Betrieb und den Unter-

halt der Brücke verantwortlich. Von Erbauer der Brücke Medardus oder eben Tardi von Ragaz leitet sich auch der Name Tardisbrücke ab.

In den folgenden Jahrhunderten wechselte der Besitz der Brücke verschiedentlich zwischen Privaten und den Gemeinden Maienfeld, Fläsch und Malans. Hochwasser zerstörten die Brücke immer wieder. So schrieb die Stadt Zürich 1613 an den Brückenaufseher, dass die Brücke dringend wieder instand gestellt werden müsse, da der Gotthard wegen „Sterbesucht“ gesperrt sei (...). Die ver-



Die Verkehrswege im Bündner Rheintal im 19. Jahrhundert, Ausschnitt aus Schweizerkarte von Rudolf Gross, 1851

schiedenen Strassenbenützer versuchten natürlich, sich vor dem Brückenzoll zu drücken. So ist überliefert, dass die Sarganser Rosshändler ihre Pferde über den Kunkelspass ins Welschland brachten, was prompt zu einer Klage von Maienfeld wegen entgangener Zolleinnahmen führte. Schlussendlich wurden die Bewohner der Herrschaft Sargans dazu verknurrt, auch

bei Benutzung des Kunkels den Brückenzoll bei Mastrils zu zahlen. Offensichtlich waren die Zolleinnahmen kein grosses Geschäft, da Malans als Brückeneigentümerin ab anfangs des 17. Jahrhunderts vergeblich versuchte, die Brücke an einen Privaten oder an die Drei Bünde zu verkaufen. Erst 1835 gelang es ihr, die Tardisbrücke an den Kanton Graubünden abzugeben. 1892 baute dieser die noch heute existierende Fachwerkbrücke aus Schweisseisen. Mit der Eröffnung der Nationalstrassenbrücke zwischen Maienfeld und Bad



Blick auf den alten Brückenquerschnitt mit der neuen Bogenkonstruktion als Hintergrund

Ragaz im Jahr 1962 verlor die Tardisbrücke ihre bislang unangefochtene Stellung als Tor zu Graubünden. Sie diente bisher nur noch dem Lokalverkehr und gelegentlich als Ausweichstrecke bei einer Sperre der Autobahn. Nach dem Bau der Bogenbrücke aus Stahl und Beton wird die alte Fachwerkbrücke im Winter 2004 abgebrochen.

Quelle: Geschichte der Tardisbrücke, Paul Gillardon, Bündner Monatsblatt 1947, Seiten 239 - 288

### Impressum

Text, Grafik und Gestaltung: Tiefbauamt Graubünden. Die Weiterverwendung von Bild und Text mit Quellenangabe ist erwünscht. Weitere Exemplare können bestellt werden unter Telefon 081 257 37 15, [info@tba.gr.ch](mailto:info@tba.gr.ch), oder [www.tiefbauamt.gr.ch](http://www.tiefbauamt.gr.ch).